الدارة

مجلة فصلية محكمة تصدر
عن دارة الملك عبد العزيز

محاولة الأمير عبدالرحمن بن فيصل آل سعود استرداد الأحساء من العثمانيين

أ. د. عبدالله بن ناصر السبيعي

جوانب من الحياة الاجتماعية والاقتصادية بمكة المكرمة

د. هشام فوزي عبدالعزيز

طرق التجارة في مجان خلال الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد

أ. د. عبدالله بن عبدالرحمن العبدالجبار

د. علي بن راشد المديلوي

حول مسألة: "التاريخ علم أم فن؟" ومدى دقتها

د. تركي بن فهد بن عبدالله آل سعود

فن السيرة الذاتية عند ابن خلدون

د. ليلى شعبان شيخ محمد رضوان

العدد الأول - السنة التاسعة والثلاثون - المحرم ١٤٣٤هـ

طرق التجارة في مجان خلال الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد

أ. د. عبدالله بن عبدالرحمن العبدالجبار
قسم التاريخ - كلية الآداب - جامعة الملك سعود
د. علي بن راشد المديلوي
وزارة التراث والثقافة - سلطنة عمان

شكلت مجان - وهو الاسم القديم الذي أطلق على شبه جزيرة عمان إقليمًا جغرافيًا متكاملاً، له من الخصائص والمميزات الجغرافية والطبيعية ما يجعله ينفرد عن بقية الأقاليم الأخرى في شبه الجزيرة العربية، ويضم في الوقت الحاضر وحدتين سياسيتين هما: سلطنة عمان ودولة الإمارات العربية المتحدة - أحد أقدم المراكز التجارية التي عرفها الشرق الأدنى القديم، كما صورتها النصوص السومرية، التي جعلت التجارة عنصرًا مهمًا في نشاط مجتمع مجان الذي اعتمد على تصدير عدد من المواد الأولية والمصنعة، مثل النحاس واللبان، مقابل استيراد بعض السلع والبضائع، مثل الدقيق والزيت والملابس والجلود والقصدير من المناطق المجاورة في بلاد الرافدين والسند ودلمون.

(قدم للنشر في ٧/٢/١٤٣٣هـ، وقبل للنشر في ٢٤/٥/١٤٣٣هـ).

وقد أكد هذا التبادل التجاري العثور على عدد من الشواهد الأثرية المستوردة، التي خدمت الباحثين في توثيق تاريخ مجان الاقتصادي وصلاتها الخارجية في هذه الفترة المبكرة (الشكل رقم١).

مما لا شك فيه أن المصدر الرئيس لمعلوماتنا عن التبادل التجاري بين مجان ومناطق العالم القديم هو النصوص المسمارية، التي تحدثت عن السلع التجارية المتبادلة في العالم القديم، وبينت أنواع هذه البضائع، وأهم مراكز الاستيراد والتصدير، والمناطق المعنية بذلك خلال فترة الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد.

فقد حفظت النصوص المسمارية أسماء البضائع وكمياتها والمناطق التي استوردت منها مثل دلمون ومجان وملوخا[١]. لكن هذه السجلات السومرية قصرت عن التعريف بالمناطق، أو التحدث عن الطرق التجارية التي سلكها التجار السومريون أو المحليون في نقل هذه البضائع، ولذلك فإن على الباحثين الاعتماد على الشواهد الآثارية المكتشفة خلال أعمال التنقيب في مراكز مجان الحضارية، والمراكز الأخرى على طول الطريق التجاري بين مجان والمناطق المجاورة.

كذلك تشكل هذه الكتابات والدراسات التي اهتمت بالفترات المتأخرة خلال العصور الكلاسيكية والإسلامية

---

(١) دانيال بوتس، "شمال شرق شبه الجزيرة العربية"، في كتاب **طرق التجارة القديمة. روائع آثار المملكة العربية السعودية**، باريس: متحف اللوفر، ٢٠١٠م، ص ١٦٣-١٧٣.

عنصرًا مهمًا في الاستدلال على طرق التجارة البرية والبحرية التي سلكها التجار والملاحون الأوائل في التجارة العالمية (الشكل رقم٢).

أولاً: طرق التجارة البرية في مجان

أ - طرق التجارة البرية الداخلية:

تجدر الإشارة إلى أن الطرق البرية الداخلية المستخدمة خلال تلك الفترة لم تتضح معالمها بعد، بسبب الندرة البينة في أعمال التنقيب الأثري في سلطنة عمان ودولة الإمارات العربية المتحدة، أضف إلى ذلك أن المكتشف لدينا حتى الآن لا يفي لرسم خارطة برية تحدد اتجاهات طرق القوافل خلال الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد. كما أن المواقع الأثرية موضوع الدراسة تتوزع شمالاً وجنوبًا شرقًا وغربًا، دون أن تكون هناك طرق واضحة المعالم تربط بينها. ورغم كل ذلك فإن الأودية كانت وما زالت تمثل أهم الطرق البرية التي يرجح أن تكون سلكتها قوافل تلك الفترة، ذلك أن نمط الاستيطان الذي لاحظته كل البعثات الأثرية التي عملت في البلاد، في القرى والواحات لاسيما الداخلية منها، كانت تتخذ لنفسها نسقا طوليا يساير اتجاه جريان الوادي[٢]. فقد شكلت هذه الأودية حلقات الوصل بين الأجزاء الساحلية، والمناطق الداخلية التي تفصل بينها الجبال والمرتفعات، فهي

(2) Tosi, M."Notes on the Distribution and Exploitation of Natural Resources in Ancient Oman", *JOS*, 1(1975) pp.190-191; A. Hasting, J. Humphries, and R. Meadow, "Oman in The Third Millennium BC", *JOS* 1 (1975) p. 9.

تمتاز بسهولة عبورها، لأنها سهول رملية أو حصوية، كما أن ممراتها قد تكون أحيانًا وعرة إلا أنها سالكة، فقد اعتاد السكان التنقل من خلالها. إلى جانب أنها وافرة المياه في فترات كثيرة خلال السنة، وتنعم واحاتها بالمواد الغذائية المختلفة اللازمة لتموين القوافل. وتقع على أطرافها المناطق الرعوية اللازمة لتوفير الماء والكلأ لوسائل النقل المستخدمة كالجمال والحمير. ويرجح بعض الباحثين الفرضية التي تفيد أن المسالك والممرات القديمة التي عرفت إبان فترة العصر الحجري الحديث، قد توافقت مع المسالك والدروب وطرق القوافل الشهيرة التي عرفت خلال الفترات التاريخية اللاحقة[٣]، ولذلك نرجح أن تكون هذه الطرق التي نحاول ترسّم ملامحها خلال فترة الدراسة، هي البدايات المبكرة للطرق التجارية الرئيسة في الجزيرة العربية التي عرفت في الفترات التاريخية اللاحقة (الشكل رقم٣).

يُعد وادي الجزي الذي يجري من شمال مجان ويصب في السهول الساحلية الشمالية الشرقية في منطقة الباطنة من أبرز قنوات الاتصال التجاري بين الشمال والجنوب، ومن الأودية التي نرجح أنها أدت دورًا حيويًا خلال فترة الدراسة. فقد قامت على ضفافه قرى وواحات الداخل، وخاصة القرى التي امتهنت تعدين النحاس كحرفة تجارية. ولذلك نرجح أن

(3) Cleuziou, S .& M. Tosi, *In the Shadow of the Ancestors. The Prehistoric Foundations of the Early Arabian Civilization in Oman*, Muscat 2007, pp. 312-313.

يوريس زارينس، **أرض اللبان**، ترجمة معاوية إبراهيم وعلي الماحي، عمان، ٢٠٠١م، ص٦٧.

يكون وادي الجزي قد ربط بين قرى الوادي وواحات شمال مجان، كهيلي والبريمي، وبين قرى الساحل وموانئه خلال فترة الدراسة، فهو بحق يمثل شريانًا حيويًا يربط بين شمال مجان ووسطها، فهو يربط واحات هيلي والبريمي بمنطقة سهل الباطنة. أما شمالاً فإن الطريق التجاري يصل موقع أم النار في منطقة أبوظبي على ساحل الخليج العربي بواحات البريمي وهيلي(٤). أما وادي سمائل في المنطقة الداخلية فهو يُعد أيضًا الممر الحيوي الآخر الذي شكل مع وادي الجزي ممرًا مهمًا آخر ربط بين قرى الداخل وواحاته وقرى الساحل وموانئه، فهو يمر على قرى الجبل الأخضر وواحاته، إضافة إلى قرى التعدين حول حزام سمائل، وهو من المناطق الغنية بالنحاس في هذه السلسلة، وهي منطقة ذات تركز استيطاني قديم(٥). أيضًا هناك مجموعة من الأودية الرئيسة مثل وادي عندام، ووادي سمد، ووادي الاثلي، ووادي إبراء، ووادي حلفين، ووادي قنت، ووادي عبري(٦). وهي تُعد كذلك من أكثر الأماكن استيطانًا في العصور القديمة. ونرجح أنها ربما تمثل الطرق والممرات الحيوية التي ربطت بين الساحل والداخل في الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد(٧). وقد

(4) Potts, D. T."The Jamdat Nasr Culture Complex in the Arabian Gulf", in :*Studies in the History of Arabia*, Vol. II: Pre-Islamic Arabia, ed. A.T. Al-Ansary, Riyadh: King Saud University Press 1984, p. 114.

(5) Tosi, "*Notes on the Distribution*", p.198.

(6) Hasting, "*Oman in the Third Millennium B.C*", pp.9-11.

(7) Tosi, "*Notes on the Distribution*", p.198; Potts, "*The Jamdat Nasr Culture Complex*", pp.111-114.

توصلت نتائج دراسات جامعة هارفارد الأثرية التي أجرتها حول مواقع الاستيطان الداخلية في مجان خلال فترة الألف الثالث قبل الميلاد، أنها تتركز حول الأودية الداخلية، مثل: موقع (B B 19) في وادي بهلاء، ومواقع وادي سمد، وموقع وادي عندام - ١ و ٢٨، ومواقع وادي إبراء، لتكفل لنفسها منافذ إلى الماء، وإلى تربة صالحة للزراعة[٨]. كما كشفت دراسات البعثة الدنمركية عن أن هذه القرى والواحات عادة ما تكون قريبة من الجبال لتستمد حاجتها من المواد الخام الطبيعية، كالصوان والحجر الكلسي والنحاس، وغيرها من الأحجار التي كانت مهمة لحياة المجتمعات الزراعية خلال تلك الفترة[٩]. وفي المنطقة الوسطى من مجان تركزت المواقع بمحاذاة الجبال وعلى التخوم الشمالية لرمال آل وهيبة في المنطقة التي يغذيها وادي البطحاء[١٠].

ولا نستطيع أن نرسم لهذه المواقع إطارًا أو منطقة جغرافية محدودة خلال الوقت الراهن، لصعوبة تكوين فكرة واضحة لانتشارها، سواء في الشمال أو الجنوب أو الشرق والغرب، إلا أن تركزها وتقاربها بشكل أكبر يكاد ينحصر في المنطقة القريبة من الجبال، وعلى امتداد مسار الأودية التي تلتف حول المرتفعات والجبال، وتلتقي في القرى والواحات

(8) Hasting, "*Oman in the Third Millennium B.C*", pp.12-13.

(9) Erifelt, K. "The Evidence of a Third Millennium B.C Town in Oman", *JOS* 2 (1976) p.61.

(10) de Cardi, B .Doe & S. P. Roskams, "Excavation and Survey in the Sharqiyah, Oman 1976", *JOS* 3 (1977) p. 19.

في شمال مجان وجنوبها. وهي بذلك ترسم لنفسها مسارًا طوليًا من الشمال حيث المنافذ البحرية في المناطق الشمالية عند أم النار والشمالية الغربية عند مواقع جبل الظنة - ١ أو ٣، ورأس العيش-١، ومرورًا بمواقع جبل حفيت والبريمي وهيلي، ثم الطريق المؤدي إلى عبري وبات خلال الجبال والصحراء، ومن هناك تسلك الممرات والدروب وهي تسير باتجاه المناطق الساحلية، مرورًا بالمناطق الخصبة في جنوب مجان حول أزكى[١١]. وتؤكد مدافن طوي سليم بأن الطرق القديمة كانت تقطع منطقة وسط مجان بعيدًا عن الساحل[١٢]، ثم تنحرف شرقًا لتنتهي في المواقع الساحلية الجنوبية الشرقية في رأس الحد ورأس الجنز[١٣].

وتنقسم الطرق البرية إلى نوعين: طرق رئيسة وطرق فرعية. وتستخدم الطرق الفرعية في نقل البضائع من مناطق الإنتاج الطبيعي كمناطق إنتاج اللبان وغيرها من المواد والسلع الطبيعية، أو الصناعي كمناجم النحاس المنتشرة في منطقة وادي الجزي، أو من مراكز الاستيراد إذا كانت البضائع مستوردة، كالموانئ المنتشرة في شمال مجان وجنوبها، حيث تلتقي هذه الطرق في أحد المراكز الرئيسة

(11) Frifelt, K."On Prehistoric Settlement and Chronology of the Oman Peninsula" *East & West* 25. N 3&4 (1975) p.390.

(12) de Cardi, B.R.D. Bell & N.J. Starling, "Excavations at Tawi Silaim and Tawi Sa'id in the Sharqiyah", *JOS* 5 (1979) p. 70.

(13) Cleuziou, S & M. Tosi, "Ra's al-Jinz and The Prehistoric Coastal Cultures of the Ja'alan", *JOS* (2000) 11 pp. 27-28.

التي قد يبدأ منها، أو تمر بها إحدى الطرق الرئيسة. ويعتمد وجود هذه الطرق على عدد من العوامل من أهمها التكوين الطبيعي للمنطقة، من حيث تأثيرها في تحديد اتجاهات الطريق، كبعده عن المناطق الصحراوية المقفرة، أو عن المناطق الجبلية الوعرة حتى ولو تطلب ذلك الدوران حول هذه العوائق الطبيعية وإيجاد طرق غير مباشرة وطويلة بسبب هذا العائق. كما أن الأحوال السياسة للمناطق التي تمر بها هذه الطرق تؤثر تأثيرًا كبيرًا في استمرار استخدام هذا الطريق أو ذاك، وكثيرًا ما يضطر أصحاب القوافل إلى استخدام طريق آخر غير المعتاد، بسبب عدم استقرار الأحوال السياسية في المنطقة التي توجد بها هذه الطرق، يضاف إلى ذلك أن للمراكز التجارية وأهميتها دورًا كبيرًا في تحديد الطرق المؤدية إليها(١٤).

وقد لاحظ الباحثان أن القرى والواحات تتركز في المنطقة الشمالية من مجان في إطار ينحصر بين واحات هيلي وبات، وهي منطقة ذات أهمية كبيرة، ونقطة عبور مهمة للقوافل التجارية التي تصل بين الداخل والساحل وبالعكس، ومن هنا فليس غريبًا أن يكون تركز هذه التجمعات السكانية في هذه المنطقة. كما لاحظنا انتشارًا كثيفًا لمدافن تعود إلى فترات مختلفة على طول الممرات والطرق المؤدية إلى واحة بات الواقعة في شمال مجان، وهي محطة تجارية ذات أهمية

(١٤) قروم، نايقل، **اللبان والبخور، دراسة لتجارة البخور العربية**. ترجمة عبدالكريم الغامدي، الرياض: جامعة الملك سعود، ١٤٢٩هـ، ص٢٨٠-٢٨٢.

كبيرة على الطريق التجاري القديم(١٥). ويبدو أن قرب واحة هيلي من منطقة وادي الجزي والجبال الممتدة على تعرجات الوادي بما تزخر به من مناجم لمعدن النحاس قد أتاح استغلال تلك المناجم في منطقة الوادي. ولعل العثور على المواد النحاسية في مدافن البريمي(١٦)، وجرن بنت سعود، وحفيت(١٧)، وأيضًا في واحة هيليA(١٨)، وفي بات(١٩)، ومواقع وادي العين(٢٠)، وفي ميسر(٢١)، وفي أم النار(٢٢)، ومواقع واحات المنطقة الداخلية كواحة بيسياء(٢٣)، ومواقع نزوى،

(15) Frifelt, K. "On Prehistoric Settlement and Chronology of the Oman Peninsula", *East and West* 25 (1975) p. 383.

(16) Potts, "*The Jamdat Nasr Culture Complex*", p. 36; K. Frifelt, K. "*Jamdat Nasr Graves in the Oman*", KUML (1971) p. 344.

(17) Frifelt, "*Jamdat Nasr Graves*", p.378; Frifelt ,"*A possible link between*", p.62-65.

(١٨) كلوزيو، سرج، "التنقيب في موقع هيلي A: تقرير أولي عن أعمال الموسم ٤"، **الآثار في دولة الإمارات العربية المتحدة**، ٥ (١٩٨٩م)، ص٣٠.

(19) Frifelt, "*Jamdat Nasr Graves*", p.375.

(20) Frifelt, "*On Prehistoric Settlement*", p.390.

(21) Weisgerber, G. "Copper Production During the Third Millennium B.C in Oman and the Question of Makan", *JOS* (1983) 6, pp.270-271.

(٢٢) وليد ياسين التكريتي، "أم النار: الطريق إلى العصر البرونزي"، **مفاهيم جديدة في تدوين تاريخ الإمارات العربية المتحدة**، أبو ظبي، المركز الوطني للوثائق والبحوث، ٢٠٠٩م، ص٥٥؛ دانيال ت. بوتس، **الخليج العربي في العصور القديمة**، ج١، ترجمة إبراهيم خوري، أبو ظبي: المجمع الثقافي، ٢٠٠٣م، ص٢٢١.

(23) Cleuziou & Tosi , *In the Shadow of the Ancestors*, p.126.

وازكي[٢٤]، وهي كلها مواقع كشفت عن لقى ومعثورات نحاسية يدعم هذه الفرضية، ويدعم في الوقت نفسه آراء الباحثين الذين افترضوا أن النحاس كان عاملاً مهمًا في ازدهار قرى الساحل وواحات الداخل خلال فترة الألف الثالث قبل الميلاد[٢٥].

وبالنظر إلى مواقع هذه القرى والواحات في شمال مجان وجنوبها نجد أنها تتوزع أيضا حول خطوط الطرق القديمة، وتمثل في أغلب الأوقات النهايات أو محطات التقاء طرق التجارة القديمة بين الشمال والجنوب، وبين الشرق والغرب، وهذه الميزة الإستراتيجية تُعد عاملاً حيويًا أسهم أيضًا وبشكل ملحوظ في ازدهار هذه المواقع خلال فترة الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد[٢٦].

فمثلاً وجدت واحات وقرى عبري وبات ووادي العين وطوي سليم، وهي مواقع داخلية تقع على الطريق التجاري

(24) Frifelt, "*On Prehistoric Settlement*", p.390.

(25) Potts, "*The Jamdat Nasr Culture Complex*", p.113.

بوتس، **الخليج العربي في العصور القديمة**، ص٢٢١-٢٢٣

Speece, M. "The Role of Eastern Arabia in the Gulf Trade of the Third and Second Millennia", in: *Studies in the History of Arabia*, Vol. II: Pre-Islamic Arabia, ed. A.T. Al-Ansary, Riyadh: King Saud University Press 1984, p.170.

(٢٦) علي راشد المديلوي، **ثقافة جمدة نصر في إقليم عمان (٢٣٠٠-٢٧٠٠ ق.م)**، رسالة ماجستير لم تنشر، جامعة الملك سعود، الرياض ٢٠٠٣م، ص١٨٢-١٨٤؛ حمد محمد بن صراي، **منطقة الخليج العربي من القرن الثالث ق.م إلى القرنين الأول والثاني الميلاديين**، أبو ظبي: المجمع الثقافي، ٢٠٠٠م، ص٢٨٩ - ٢٩٠.

الذي يمتد من واحة عبري شمال مجان، باتجاه الجنوب نحو ظفار وحضرموت، وتتركز هذه القرى والواحات بمحاذاة الأودية وعلى سفوح الجبال في نسق طولي باتجاه الجنوب مرورًا بالمنطقة الشرقية من مجان، حتى نهايات الطرق التجارية الموصلة إلى ظفار وحضرموت[٢٧]. وإضافة إلى ذلك فإن قرى وواحات المنطقة الشمالية من مجان تنتشر على طول الطريق البري الذي يربط البريمي وهيلي وجرن بنت سعود مع رأس الخيمة حتى شمل والغليلة عبر مليحة وسهل المدام[٢٨]. كما أن موقع جبل اميلح يتركز على الطريق التجاري الذي يربط بينه وبين موقعي أم وضنحة ووادي الفيء[٢٩]. ويبدو أن لقرب هذه المواقع وتجاورها مع مدينة دبا الساحلية أكثر من مدلول أثري، فإنها كانت ولا تزال ملتقى الطرق البرية القادمة من الداخل والمتجه ناحية الساحل، إلى جانب أن دبا تُعد حاضرة المنطقة الشمالية الشرقية في مجان منذ أزمنة بعيدة[٣٠]، ونرجح أن تكون بداية هذه الأهمية قد تشكلت خلال هذه الفترة من التاريخ.

وتُعد واحة عبري بمواقعها الآثارية الكثيرة، التي تقع على بعد نحو ١٠٠ كم إلى الجنوب الشرقي من هيلي والبريمي،

(27) Frifelt, K. "A Possible Link between Jemdet Nasr and the Umm an-Nar Graves of Oman", *JOS* 1 (1975) p. 77.

(٢٨) ابن صراي، حمد محمد، **عمان من القرن الثالث قبل الميلاد إلى القرن السابع قبل الميلاد**، الكويت، مكتبة الفلاح، ٢٠٠٥م، ص١٥٧.

(٢٩) ابن صراي، **منطقة الخليج العربي من القرن الثالث قبل الميلاد**، ص٢٨٩.

(٣٠) الحموي، ياقوت، **معجم البلدان**، بيروت، ١٩٥٧م، ٢/٤٣٥.

محطةً مهمةً على طريق القوافل القديم، حيث تبدو مدينة بات حاضرة هذه الواحة في تلك الفترة، مركزًا تجاريًا حيويًا تجتمع فيه عدة طرق(٣١). فقد كان هناك طريق شمالي يتجه إلى واحات هيلي والبريمي، ومنها إلى قرى الساحل عند ميناء أم النار، ومنها إلى رأس العيش(٣٢). أما الطريق الذي يتجه من الواحة جنوبًا، فإنه يتفرع إلى عدة طرق يتجه أحدها إلى جنوب شرق مجان، حيث يمر بواحات المنطقة الداخلية في وسط مجان كبهلاء ونزوى، مخترقا وادي سمائل حتى يصل إلى مسقط(٣٣). كما ينطلق منها أيضًا طريق رئيس آخر يتجه جنوبًا مخترقًا الواحات الداخلية، ومن ثم ينعطف على حواف الصحراء متجهًا نحو جنوب مجان إلى منطقة ظفار(٣٤). بينما يصل طريق رئيس ثالث بين شمال مجان وجنوبها الشرقي، فهو يربط واحات الساحل وقراها عند قرى رأس الحد ورأس الجنز على أطراف واحة صور، وبين شمال مجان عند واحة هيلي، مارًا بواحات الداخلة، ثم بواحة بات(٣٥). وهناك طريق رابع يربط واحة

(31) Frifelt, "*The Evidence of a Third Millennium B.C*", p.59.

(٣٢) ب. ف غلوب، البحرين: **البعثات الدنماركية في دلمون القديمة**، ترجمة محمد البندر، البحرين: وزارة الإعلام والثقافة والتراث الوطني، ٢٠٠٣م، ص٢٣١.

(33) Potts, "*The Jamdat Nasr Culture Complex*", p.111; Frifelt, "*On Prehistoric Settlement*", p.390.

(34) Frifelt, "*On Prehistoric Settlement*". p.383.

غلوب، البحرين، ص٢٣١.

(35) Frifelt, "*On Prehistoric Settlement*", p.383; Cleuziou & Tosi, *In the Shadow of the Ancestors*, pp.119-120.

بات عبر الجبال بالمنطقة الساحلية عند سهل الباطنة في منطقة الخابورة، ويُعد هذا الطريق من أهم الطرق التي تربط ظاهر مجان بباطنها، عبر سلسلة جبال الحجر الغربي، التي تشكل حاجزا يفصل بين المناطق الساحلية والمناطق الصحراوية التي تلي منطقة عبري[٣٦].

ب - طرق التجارة البرية الخارجية:

يبدو أن الاتصالات البرية بين قرى الخليج العربي وواحاته عامة ومواقع جنوب بلاد الرافدين، قد بدأت قبل الألف الرابع قبل الميلاد. وأغلب الظن أنها تسبق تكوين الخليج نفسه كمسطح مائي، فضلاً عن أنها تسبق الوثائق الكتابية التي تحدثت عن مجان خلال فترة الألف الثالث قبل الميلاد. فقد أكدت الدراسات الجيولوجية الحديثة أن منطقة حوض الخليج العربي كانت قبل ١٤,٠٠٠ سنة قبل الميلاد أرضًا يابسة، وأن امتداد نهري دجلة والفرات كان يصل حتى يصب في خليج عمان. وبناء على هذا الافتراض الذي طرحته سفينة الأبحاث الألمانية ميتور (Mutewer)[٣٧]، يعتقد بعض الباحثين بأن مواقع عصور ما قبل التاريخ كانت على ضفاف النهرين خلال الحقب القديمة السابقة لغمر الحوض، وهو ما يفسر لنا عدم العثور على مواقع تعود إلى فترة العصر الحجري القديم بأقسامه الثلاثة، أو مواقع تعود إلى العصر

(36) Frifelt, "*On Prehistoric Settlement*", p.383.

(37) Nutzel, W. "The Formation of the Arabian Gulf from 14000-3500 B,C" *Sumer* 31, (1975) pp.101-103.

الحجري الوسيط في شمال مجان[٣٨]. إذ إن أغلب المواقع الساحلية التي كشف عنها في شمال مجان تعود إلى فترة العصر الحجري الحديث - أي فترة الألف الرابع قبل الميلاد[٣٩]، وهو التاريخ الذي يتوافق زمنيًا مع ثبات مستوى مياه الخليج[٤٠]. كذلك فإن فترة أواخر الألف الخامس وبداية الألف الرابع قبل الميلاد. تتوافق زمنيًا مع قيام الكيانات السياسية في جنوب العراق وبداية تكوين المجتمعات المستقرة[٤١]. ولذلك فإن ترجيح الباحثين بأن الاتصالات البرية كانت نشطة خلال تلك الفترة المبكرة، وعلى هذه الفرضية يرجحان أن تكون الطرق البرية في مجان أو تلك التي تربط بينها وبين المراكز الحضارية المجاورة معروفة أيضًا.

وتُعد واحة هيلي المركز الرئيس لواحات شمال مجان، وقد طغت خلال الفترات القريبة الماضية شهرة واحة البريمي كمركز تجاري للمنطقة، ونفترض أن تكون هيلي حازت على الشهرة والأهمية خلال الفترات المبكرة، أي خلال الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد، بينما نجد أن الأهمية الحضارية

(٣٨) الهاشمي، رضا جواد، **آثار الخليج العربي والجزيرة العربية**، بغداد، جامعة بغداد، ١٩٨٤م، ص١٠٧.

(٣٩) هيس، دولونجفيل، **المسح الأثري في إمارة الشارقة، التقرير الثاني**، الشارقة، إدارة الإعلام والثقافة، ١٩٨٥م، ص١٧.

(٤٠) بوشارلات ريمي، **المسح الأثري في إمارة الشارقة، التقرير الثاني**، الشارقة، إدارة الإعلام والثقافة، ١٩٨٥م، ص٣١.

(٤١) سامي سعيد الأحمد، **تاريخ الخليج العربي من أقدم الأزمنة حتى التحرير العربي**، البصرة: جامعة البصرة، ١٩٨٥م، ص٧٤.

تتحول إلى منطقة الرميلة، وجرن بنت سعود، خلال فترة الألف الأول قبل الميلاد، وهي منطقة تشكل امتدادًا للواحة كُشِفَ فيها عن موقع يحوي مدافن وبيوتًا تعود إلى الألف الأول قبل الميلاد(٤٢)، ولقرب هذه الواحة من مواقع مجان الشمالية فإن طريقًا رئيسًا يخرج منها مارًا بواحة الأحساء، ومن هناك فإن القوافل إما أن تفرغ حمولتها في واحة الأحساء، أو أنها تواصل سيرها إلى بلاد الرافدين ومدنها كأور واريدو(٤٣)، بعد أن تمر على واحات شمال شرق الجزيرة العربية. ويُعد هذا الطريق أهم طرق التجارة الخارجية البرية من شمال مجان. ومن الباحثين من افترض، منذ نزوح جماعات العبيد إلى المنطقة خلال الألف الخامس قبل الميلاد، طرقًا عدة لهذا الاتصال الحضاري، وكان الطريق البري الذي يربط بلاد الرافدين بشبه الجزيرة العربية عن طريق وادي الباطن(٤٤)، أحد الطرق المرشحة لهذا الاتصال المبكر، إلا أنه لم يكشف عن أية مواقع داخلية حتى الان تقع على هذا الطريق، سوى موقع الصبية الساحلي في شمال الكويت(٤٥).

(٤٢) بوشارلات، ريمي؛ بيير لومبارد، "نتائج التنقيب في موقع الرميلة/ العين"، ترجمة وليد ياسين التكريتي، **الآثار في دولة الإمارات العربية المتحدة**، ١٩٨٥م، ص٤٢-٤٩.

(43) Frifelt, "*A possible link between*", pp.57-58.

(٤٤) وادي الباطن: هو أحد الأودية التي تربط الكويت مع العراق عند حدود البلدين الشمالية. الأحمد، **تاريخ الخليج العربي**، ص٣٤.

(٤٥) المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، **تقرير إدارة الآثار والمتاحف عن أعمال الاستكشاف الأثري للبعثة الكويتية البريطانية، منطقة الصبية للفترة ما بين ١/٢٥ إلى ٢٠٠٢/٣/٢٨م، الموسم الرابع**، دولة الكويت: ٢٠٠٢م، تقرير غير منشور.

ثانيًا: طرق تجارة اللبان في جنوب مجان

أما طرق تجارة اللبان فإن الرحلة تبدأ من مناطق الإنتاج، ثم تستمر إلى أن تصل إلى الموانئ أو المراكز الرئيسة، إما عبر الطريق البري محمولاً على القوافل، التي نرجح أن تكون الجمال هي من كانت تضطلع بهذا الدور المهم، أو أن تكون قوافل الحمير هي من أدى دورًا رئيسًا في هذه المرحلة المهمة. إلا أننا نرجح أن تكون للشواهد والكشوف الأثرية في شمال مجان دور حاسم، عطفا على ما كُشِفَ عنه من نقوش وصور تؤكد أن الجمل كان مستأنسًا ومعروفًا في مجان منذ الألف الثالث قبل الميلاد، وربما قبل هذا التاريخ(٤٦). وتُعد واحة أندهور موقعًا مثاليًا تنطلق منه القوافل المتجهة إلى شمال مجان، فهي تقع على الطريق الذي يربط بين جنوب مجان وشمالها.

وتشير الدراسات التاريخية والآثارية الحديثة إلى أن المنطقة التي تحيط بواحة أندهور، وتقع على بعد أربعين ميلاً

---

(٤٦) بوتس، **الخليج العربي في العصور القديمة**، ص٢٣١؛

Frifelt, "*The Evidence of a Third Millennium B.C*", p.61

جيفري بيبي، **البحث عن دلمون**، ترجمة أحمد عبيدلي، قبرص، ١٩٨٥م، ص٣٨٨؛ رضا جواد الهاشمي، "تاريخ الإبل في ضوء المخلفات الآثارية والكتابات القديمة"، **مجلة كلية الآداب**، جامعة بغداد ٢٠، (١٩٧٨م) ص١٩٩-٢٠٠؛ بينما يرجح رايس أن قوافل الجمال كانت تنقل تجارة البخور والمواد العطرية في الجزيرة العربية منذ الألف الرابع قبل الميلاد، ويؤكد أنها - وإن لم تكن مدجنة - فقد كانت تتحرك خلال تلك الفترة مع خطي العرض في الجزيرة العربية بمحاذاة شاطئ البحر الأحمر والخليج. انظر: مايكل رايس، **الآثار في الخليج العربي**، ترجمة صالح محمد علي، أبو ظبي: المجمع الثقافي، ٢٠٠٢م، ص٣٧١.

شمالي مرباط، تُعد من أهم مناطق تجميع أجود أنواع اللبان وتخزينها في منطقة ظفار. فقد كشفت الحفريات الأثرية عن وجود تحصينات وأسوار دفاعية، إضافة إلى وجود مخازن وغرف ربما استخدمت لتخزين اللبان قبل نقله إلى ميناء سمهرم(٤٧). ويستدل على وصول اللبان إلى مناطق مختلفة من الجزيرة العربية من العثور على شواهد أثرية في مواقع متفرقة في شرق الجزيرة العربية وشمالها، لها ما يشابهها في جنوب مجان وشمالها. وهي بذلك ترسم الطريق الذي يرجح أن يكون اللبان سلكه في الفترات المبكرة(٤٨). ويذكر كلوزيو وتوزي بأن موقع الحقف في منطقة ظفار، الذي يبدو من خلال معثوراته القليلة، مثل البيوت الدائرية الشكل وأدوات الصوان وبعض الأدوات النحاسية التي تعود إلى الألف الثالث قبل الميلاد - ربما يكون موقعًا لقرية اشتغل سكانها بإنتاج اللبان والمتاجرة به(٤٩). وربما قطعت القوافل هذا الطريق إلى شمال مجان عبر واحة طوي سليم في إبراء، ثم إلى واحة بات في عبري، ومنها تسلك القوافل الطريق الشمالي الذي يربط مجان عبر واحة هيلي، ومنها إلى ميناء أم النار في شمال مجان(٥٠).

---

(٤٧) وندل فليبس، **رحلة إلى عمان**، ترجمة محمد أمين عبدالله، مسقط: المجمع الثقافي، ١٩٨١م ص٨٩؛ عبدالقادر الغساني، "أرض اللبان في سلطنة عمان"، **مجلة حصاد**، ندوة الدراسات العمانية ١ (١٩٨٠م) ص٢١٢.

(48) Cleuziou & Tosi, *In the Shadow of the Ancestors*, p. 313.

(49) Cleuziou & Tosi, *In the Shadow of the Ancestors*, p. 314.

(50) Frifelt, "*On Prehistoric Settlement*", p. 383.

وتساعد الأدلة والشواهد الأثرية التي عثر عليها في كل من يبرين والأحساء على رسم مسار يربط بين منطقة ظفار وشرق الجزيرة العربية، حيث تدل الآثار التي عثر عليها، وتتمثل في أدوات برونزية وبعض القطع الفخارية وتعود إلى بواكير الألف الثالث قبل الميلاد. على أن طريقًا بريًا يخرج من منطقة الشصر في ظفار شمالاً، ويمر عبر منطقة يبرين في صحراء الربع الخالي. فقد عثر على بقايا برونزية تعود إلى بواكير الألف الثالث قبل الميلاد، وعلى كسر فخارية مصدرها بلاد الرافدين تعود إلى الفترة نفسها، وهو دليل مسار هذه الطرق خلال فترة الألف الثالث قبل الميلاد. ثم يصل الطريق إلى واحة الأحساء في المنطقة الشرقية من المملكة العربية السعودية. ويبدو أن حركة هذا الطريق خلال فترة الألف الثاني قبل الميلاد كانت أكثر نشاطًا بسبب ازدياد حركة التجارة البرية خلال هذه الفترة كما يرجح ذلك بعض الباحثين(٥١).

بينما يرجح زارينس أن الطريق استخدم أولاً خلال فترة الألف السادس قبل الميلاد(٥٢)، وأنه خلال فترة الدراسة كان مستخدمًا أيضًا، ولكن ربما بشكل متقطع. ويعزو ذلك إلى ظهور مصطلح مجان في نصوص بلاد الرافدين خلال فترة النصف الأول من الألف الثالث قبل الميلاد، ثم بعد ذلك إلى

(51) Cleuziou & Tosi, *In the Shadow of the Ancestors*, p. 315.

(٥٢) زارينس، **أرض اللبان**، ص٢٦؛

Cleuziou & Tosi, *In the Shadow of the Ancestors*, p.313.

تزايد نفوذ مملكة دلمون التجارية خلال الألف الثاني قبل الميلاد، واعتمادها على الطريق البحري منذ ذلك الوقت، وقد استنتج بأن هذه المؤشرات ربما تدلل -كما يعتقد- على نهاية استخدام الطريق البري عبر الربع الخالي، وبداية الاعتماد على الطرق البحرية(٥٣)، إلا أن من المرجح أن الطرق البرية استمرت دون انقطاع، ولكن بدرجة أقل خلال فترة الألف الثالث قبل الميلاد، وربما يكون مرد ذلك إلى تزايد نشاط الحركة التجارية للطرق البحرية في منطقة الشرق الأدنى عامة(٥٤).

وخلاصة القول إن تجارة البخور قد احتلت مكانها بين شرق الجزيرة العربية، ممثلة بالمركز الحضاري (دلمون) وبين جنوب الجزيرة العربية في منطقة ظفار وما جاورها، ومن المرجح بعد وصول القوافل المحملة باللبان إلى موانئ شرق الجزيرة العربية، خلال الفترة المتأخرة من الألف الثالث قبل الميلاد، أنها كانت تنقل إلى جزيرة البحرين (مملكة دلمون)، حيث تشحن من هناك في السفن المتجهة إلى مدن بلاد الرافدين ومراكزه الحضارية(٥٥). ونرجح أن شحنات اللبان مع مواد عطرية أخرى تتجه من مدن بلاد الرافدين إلى الشمال باتجاه ماري في أعالي الفرات، مرورًا ببعض المدن الرافدية، مثل رابيقوم وسيبار، وهذه المدن تقع على مجاري الأنهار ومصباتها

(٥٣) زارينس، **أرض اللبان**، ص٦٧.

(54) Cleuziou & Tosi, *In the Shadow of the Ancestors*, pp.177-180.

(٥٥) بوتس، "**شمال شرق شبه الجزيرة العربية**"، ص١٦٦-١٧١.

أو في مراكز لا تبعد عنها كثيرًا(٥٦). ولذلك يبدو أن الطريق البري الذي يربط جنوب مجان بشرق الجزيرة العربية عن طريق صحراء الربع الخالي وواحات يبرين والأحساء، كان سالكًا خلال فترة الدراسة. وهناك الطريق البري الآخر الذي تتجه قوافله من الجنوب إلى الشمال عبر واحات المنطقة الداخلية مرورًا بواحة بات، ووصولاً إلى واحة هيلي، ومنها تنطلق القوافل شمالاً إلى واحة الأحساء شرق الجزيرة العربية(٥٧).

ثالثًا: طرق التجارة البحرية في مجان

يفترض بعض المؤرخين والآثاريين أن الطرق البحرية كانت مستخدمة خلال فترة الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد، وهنالك من الباحثين من يفترض أنها كانت مستخدمة قبل ذلك التاريخ بفترات طويلة، ونميل مع من يرجح أنها كانت مستخدمة خلال فترة الألف الخامس قبل الميلاد في المنطقة، وذلك عطفًا على مجموعة الشواهد الآثارية، والأدلة المادية التي وقفنا عليها خلال ما تقدم(٥٨). ويفترض هؤلاء الباحثون

(٥٦) ليو أوبنهايم، **بلاد ما بين النهرين**، ترجمة سعدي عبدالرزاق، بغداد، ١٩٨١م، ص١١٣-١١٤؛ فرانسواز ديمانج، "قوافل البخور"، في كتاب **طرق التجارة القديمة. روائع آثار المملكة العربية السعودية**، باريس: متحف اللوفر، ٢٠١٠م، ص١٢٢-١٢٥.

(57) Potts, "*The Jamdat Nasr Culture Complex*", pp.111-112.

(58) Tosi, M., "Early Maritime Cultures of the Arabian Gulf and the Indian Ocean", *Bahrain through the Ages*, Edited by A. Al-Khalifa, and M. Rice, 1986, London p.97; Cleuziou & Tosi, "*Ra's al-Jinz*", p. 24.

وجود عدة طرق بحرية مستخدمة في الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد. فقد كشفت بعض الدراسات التاريخية وأعمال التحريات الأثرية للطرق التجارية البحرية القديمة في المنطقة العربية، أن الساحل الغربي للخليج (الساحل العربي) وموانئه وجزره، يبدو أنه أكثر أمانًا وحماية من خط الملاحة الشرقي للخليج العربي، كما أن توافر مصادر المياه العذبة في هذه المواني بكميات كبيرة تكفي حاجة السفن العابرة من التزود بمياه الشرب يُعد ميزة لهذا الجانب من الخليج. وتُعد جزر الخليج العربي مثل جزيرة فيلكا، وجزيرة تاروت، وجزيرة أم النار، من أهم الجزر التي أسهمت وبشكل رئيس في ربط المراكز الحضارية في منطقة الخليج العربي(٥٩)، فمثلاً تعدّ جزيرة فيلكا التي تقع في شمال الخليج العربي على الساحل الكويتي من أكبر الموانئ الخليجية خلال تلك الفترة(٦٠).

وبالإضافة إلى موقعها الجغرافي المهم للسفن المغادرة من مراكز بلاد الرافدين الحضارية كأور، وأكد، وأوروك، ونفر، فإن فيها مصادر للمياه العذبة التي تتزود منها تلك السفن لرحلاتها الطويلة، وتوفر لها المؤن اللازمة.

---

(59) Potts, *"The Jamdat Nasr Culture Complex"*, p.109.

الهاشمي، "**النشاط التجاري**"، ص٦٨-٦٩.

(٦٠) البدر، سليمان سعدون، مكان الخليج العربي في حضارة الشرق الأدنى القديم، جامعة الكويت: قسم الجغرافيا، (١٩٨٠م)، ص١٣؛ أوبنهايم، **بلاد ما بين النهرين**، ص١١٣-١١٤؛ ديمانج، "**قوافل البخور**"، ص١٢٢-١٢٥.

أما جزيرة تاروت على الساحل الشرقي للجزيرة العربية، فبالإضافة إلى معدلات المياه الوفيرة فيها، فإنها تتميز بوجودها في منطقة زراعية غنية تزود السفن باحتياجاتها الغذائية أيضًا، ولاشك أن الترابط التاريخي الذي نشأ بين تاروت ودلمون جعل منهما مركزًا حضاريًا مهمًا خلال فترة الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد[٦١].

وتُعد جزيرة أم النار أكثر هذه الجزر أهمية خلال فترة الألف الثالث قبل الميلاد، فهي تتمتع بميزتين مهمتين، أولهما أن وجودها على ساحل مجان الشمالي جعلها أفضل ميناء صالح للرسو في تلك المنطقة، وأما الميزة الثانية فإن موقعها يشكل النهاية البحرية للطرق الداخلية التي تجمع بين الواحات المهمة في كل من البريمي، وهيلي، وعبري، وعملي، وبهلا، وسمد، ومواقع مناجم المعادن والأحجار الكريمة كالنحاس، والديورايت والصوان وغيرها من السلع والمواد الخام المحلية التي كان يتم التبادل التجاري بها[٦٢]. ولذلك فليس غريبًا أن تؤدي هذه الجزر دورًا مهمًا في شبكة التجارة القديمة في المنطقة، كمنافذ تصريف للبضائع القادمة من الداخل والمتجهة إلى الساحل، وكمحطات وأسواق تجارية للسفن القادمة إليها من المراكز الحضارية القديمة المجاورة[٦٣]. حيث نرجح أن السفن التجارية القادمة من

(61) Potts, "*The Jamdat Nasr Culture Complex*", p.31; Speece, "*The Role of Eastern Arabia*", p.167-168.

(62) Frifelt, "*A possible link between*", p.57.

(63) Potts, "*The Jamdat Nasr Culture Complex*", p.110.

مراكز الحضارة المجاورة تلقي مراسيها في هذه الموانئ، وتقايض البضائع المستوردة ببضائع ومنتجات محلية(٦٤)، ثم تشحن السلع والبضائع على الدواب كالجمال والحمير، ومن ثم تحمل عبر الطرق البرية إلى داخل قرى مجان وواحاتها الداخلية(٦٥).

أ - طرق التجارة البحرية في شمال مجان:

هناك طريق رئيس استخدم خلال فترة الألف الثالث قبل الميلاد، يربط موانئ مجان الجنوبية الشرقية الواقعة على بحر العرب، كمينائي رأس الحد أو رأس الجنز، ويتجه شمالاً إلى موانئ مجان الشمالية، وربما توقف في ميناء البدّية على خليج عمان(٦٦)، ثم يدخل مياه الخليج العربي حيث تتوقف السفن في ميناء أم النار لتفريغ شحناتها من السلع والبضائع. ثم تكمل مسيرها باتجاه الشمال إلى كل من دلمون والسواحل الجنوبية الغربية من عيلام، ومدن جنوب بلاد الرافدين عبر نهري دجلة والفرات، كأور، وأكد. ومنها ربما استمر الطريق التجاري إلى مدن الشمال الرافدي كماري

(٦٤) مايكل رايس، **الآثار في الخليج العربي**، ترجمة صالح محمد علي، أبو ظبي: المجمع الثقافي، ٢٠٠٢م، ص٣٨٠-٣٨١؛ أوبنهايم، **بلاد ما بين النهرين**، ص١١١-١١٢؛ الهاشمي، "**النشاط التجاري**"، ص٧١-٧٢.

(65) de Cardi, B. R.D. Bell & N.J. Starling, "Excavations at Tawi Silaim and Tawi Sa'id in the Sharqiyah", *JOS* 5 (1979) p. 84.

(٦٦) التكريتي، وليد ياسين، "التنقيب في قرية البدية - الفجيرة، حضارة الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد"، **الآثار في دولة الإمارات العربية المتحدة**، ١٩٨٩م، ص٨٥.

وإبلا، عبر نهري دجلة والفرات[٦٧]، فقد عرف نهر الفرات باستخدامه كممر حيوي تنقل من خلاله السفن شحنات النحاس إلى مدن الشمال الرافدي، باسم نهر أُورودو (URUDU) أي نهر النحاس في اللغة السومرية[٦٨]. وفي مرحلة ما خلال فترة الألف الثاني قبل الميلاد كان ينطلق ربما من أحد موانئ جزيرة مصيرة على بحر العرب، ثم يكمل مسيرته الشمالية، إلى ميناء أم النار، ثم إلى مدن بلاد الرافدين[٦٩]. ومن ثم يكمل شمالاً حتى بلاد الأناضول. والى الغرب عبر البحر العالي أو البحر المتوسط، وربما وصل الطريق التجاري إلى قبرص[٧٠]. وتشير مسلسلة لغوية تعرف باسم (HAR-RA=HUBULLUM) إلى أسماء القوارب التي كانت تتواصل مع بلاد الرافدين "قارب ماري، قارب آشور، قارب أور، قارب دلمون، قارب مجان، قارب ملوخا"، ويبدو أن هذا الخط الذي ترسمه هذه القوارب هو دلالة على خط السير الذي يربط بين الموانئ الرئيسة التي تاجرت معها بلاد الرافدين، كما أنه ربما اتجه شمالاً عبر الفرات حتى ماري، وعبر دجلة إلى آشور[٧١](الشكل رقم٤).

(٦٧) إسماعيل، "**العلاقات بين بلاد الرافدين والجزيرة العربية**"، ص٣٧-٣٨.

(٦٨) رايس، **آثار الخليج العربي**، ص٣٨٣.

(69) Cleuziou & Tosi, *In the Shadow of the Ancestors*, p. 273.

(٧٠) رايس، **آثار الخليج العربي**، ص٣٨٣- ٣٨٤.

(٧١) الهاشمي، "**النشاط التجاري**"، ص٧٦.

ويذكر كارتر (Carter) أنه تتبع مع فريقه البحثي مسارًا محتملا للسفن التجارية خلال أواخر فترة العصر البرونزي يصل بين موانئ مجان الشمالية وبين دلمون، وهو عبارة عن محطات توقف للسفن في مجموعة من الجزر المتناثرة على الطريق البحري بين مجان ودلمون. وربما كانت السفن بعد هذه المحطات تواصل مسيرها باتجاه الشمال إلى مدن بلاد الرافدين. وفي أثناء مسارها الجنوبي تربط بين موانئ مجان الشمالية وموانئها الجنوبية، ثم تكمل الرحلة إلى موانئ وادي السند. وقد حدد مسار البحث من خليج الخور في دولة قطر إلى جزر أبوظبي بين غاغة وبلغليم. وقد توصل فريق البحث إلى أن المواقع المكتشفة في الجزر، هي عبارة عن مواقد للنار بالإضافة إلى كسر فخارية تعود إلى فترة المدينة الثانية حسب التسلسل الحضاري لمملكة دلمون، كما أنها تتزامن مع بزوغ السيطرة الدلمونية على تجارة المنطقة، ويفترض الباحث أن تكون هذه الجزر هي محطات توقف للسفن، أو مناطق حماية تلجأ إليها السفن عند اضطراب الأحوال الجوية، أو تلجأ إليها للتزود بالمياه والمؤن، أو ربما لإصلاح السفن[٧٢]. ويبدو أن السفن التي تبحر من بلاد الرافدين إلى أسفل الخليج العربي مرورًا بموانئ دلمون ثم موانئ مجان تستفيد من قوة الرياح الشمالية الغربية التي تدفعها إلى وادي السند[٧٣].

(٧٢) كارتر، روبرت، "تتبع تجارة العصر البرونزي في الخليج العربي"، تحرير، دانيال بوتس وآخرون، **آثار الإمارات العربية المتحدة**، بحوث المؤتمر الدولي الأول لآثار الإمارات العربية المتحدة، تحرير: دانيال بوتس وحسن النابودة وبيتر هيلبر، لندن: ترايدنت برس، ٢٠٠٣م، ص١٢٩.

(٧٣) بوتس، **الخليج العربي في العصور القديمة**، ص٨٢.

أما الطريق البحري الثاني فهو يبدأ من سواحل مجان الجنوبية الشرقية المطلة على بحر العرب، وتحديدًا يبدأ من مينائي رأس الحد ورأس الجنز، وفي فترة لاحقة خلال الألف الثاني قبل الميلاد، ربما ضم هذا الطريق أحد موانئ جزيرة مصيرة، وينطلق في اتجاه الجنوب أو الجنوب الغربي عبر المحيط الهندي وبمساعدة الرياح الموسمية الشمالية الشرقية خلال الشتاء، وصولاً إلى أحد موانئ ملوخا على سواحل وادي السند، ومن أشهر تلك الموانئ لوثال وسور كاجين دور وسوتكاكوه اللذان يربطان المناطق الساحلية في وادي السند بالمناطق الداخلية(٧٤). وتستطيع السفينة الخشبية الآن أن تصل إلى هناك في نحو ١٠-١٢ يومًا إذا سارت بسرعة تتراوح بين ٣-٦ عقد بحرية، وتستغرق الرحلة المدة نفسها بمساعدة الرياح الموسمية الجنوبية الغربية خلال أشهر الصيف(٧٥).

ب - طرق التجارة البحرية في جنوب مجان:

لا تتوافر دراسات آثارية معمقة للمناطق الساحلية الجنوبية من مجان خلال فترة الدراسة - عدا بعض المسوحات البسيطة التي كشفت عن بعض المواقع التي تعود إلى فترة الألف الثالث قبل الميلاد، في كل من المغسيل وطاقة، والمنطقة المطلة على خور روري (سمهرم)(٧٦). ولذلك

(74) Cleuziou & Tosi, *In the Shadow of the Ancestors*, p.182.

(75) Cleuziou & Tosi, *In the Shadow of the Ancestors*, p. 191.

(76) Cleuziou & Tosi, *In the Shadow of the Ancestors*, p. 314.

يبدو أن الطريق التجاري الذي ينقل اللبان من جنوب مجان عبر الموانئ الجنوبية، والذي ربما يكون ميناء المغسيل أو طاقة أو سدح، أو المنطقة المطلة على خور روري[٧٧]. ويفترض بعض الباحثين بأن الطريق التجاري من هذه المحطات أو ربما غيرها من المحطات التي لم تكتشف بعد، يسلك طريقًا بحريًا باتجاه الشمال عبر بحر العرب، وبمحاذاة سواحل مجان الجنوبية إلى جزيرة مصيرة، ومنها إلى سواحل مجان الجنوبية الشرقية، مثل مينائي رأس الحد ورأس الجنز[٧٨] وصولاً إلى المناطق الشمالية من مجان، كميناء بدّية على خليج عمان وصولاً إلى مياه الخليج العربي عند ميناء أم النار[٧٩]. أما الطريق الآخر المتجه إلى الجنوب العربي فإن الدراسات الآثارية أيضًا لم تستطع تحديد الموانئ التي تاجرت بسلعة اللبان خلال فترة الدراسة[٨٠].

(٧٧) المغسيل وطاقة وسدح وخور روري (سمهرم) هي أسماء لمواقع تشرف على بحر العرب، وفيما عدا خور روري فإن جل هذه المواقع لم تجر بها أعمال تنقيب أثري، حتى الآن، ويعد ميناء خور روري أكثر هذه المواقع أهمية خلال فترة النصف الثاني من الألف الأول قبل الميلاد. انظر: أسمهان سعيد الجرو، "الموانئ العمانية القديمة ومساهمتها في التجارة الدولية في ضوء المصادر الكلاسيكية"، **مجلة الخليج للتاريخ والآثار** ٥ (٢٠١٠م) ص١٠٦-١٠٧.

(٧٨) كلوزيو، سرج، "تجارة العصر البرونزي المبكر في الخليج وبحر العرب: المجتمع وراء المركب"، **آثار دولة الإمارات العربية المتحدة**، بحوث المؤتمر الدولي الأول لآثار الإمارات العربية المتحدة، تحرير: دانيال بوتس وحسن النابودة وبيتر هيلير، لندن: ترايدنت برس، ٢٠٠٣م، ص١٣٨.

(٧٩) التكريتي، "**التنقيب في قرية البدية**"، ص٨٥.

(80) Cleuziou & Tosi, *In the Shadow of the Ancestors*, p.315.

وتُعد المبخرة الحجرية التي عثر عليها في موقع رأس الجنز٢، والتي أرخت بنحو ٢٢٠٠-٢١٠٠ ق.م، أقدم دليل أثري يدعم فكرة استخدام الطريق البحري بين جنوب مجان وشمالها خلال فترة الدراسة، ويبدو من كتابات الباحثين أن الطريق البحري الجنوبي الشرقي للجزيرة العربية كان طريقاً نشطاً لنقل سلعة اللبان والمواد العطرية الأخرى إلى بلاد الرافدين، وربما إلى وادي السند(٨١) (اللوحة رقم١).

ج - طريق البحر الأحمر:

لاحتمال وجود صلات تجارية مع مصر خلال الفترات المبكرة يبدو أن شواهد التجارة عبر البحر الأحمر ووادي النيل، يمكن أن تسلط الضوء على تجارة البخور، خاصة أن الأدلة المادية التي كشف عنها في وادي النيل، والتي تتعلق بمصادر الأوبسيديان وتجارة النيلة التي عُرفت في وادي النيل، تشير إلى أن المصريين كانوا على علاقة مع جانبي البحر الأحمر الجنوبي ابتداء من نحو٣٥٠٠ ق.م. فقد كُشف في مقابر نقادة عن مادة صنفت على أنها صمغ(٨٢). ويرى زارينس أن هذه المواد إذا أضيف لها اللازورد والفضة ومرجان البحر الأحمر، فإننا نتصور شبكة تجارية نشطة قامت مع جنوبي البحر الأحمر خلال فترة عصور ما قبل التاريخ، ويمكن موازاتها بما كان عليه الوضع في شمال مجان

(81) Cleuziou & Tosi, *In the Shadow of the Ancestors*, p.314; Cleuziou & Tosi, "*Ra's al-Jinz*", p.25.

(٨٢) زارينس، **أرض اللبان**، ص٧٣.

وعلاقاتها مع دلمون وعيلام وبلاد الرافدين[٨٣]. فكانت السفن عن طريق البحر الأحمر تصل إلى مصر، وعن طريق القوافل البرية المحاذية للأنجاد الساحلية إلى غزة والشام[٨٤].

ويرجح كورنوول أن الاتصالات بين جنوب الجزيرة العربية ومصر كانت تتم عن طريق البحر[٨٥]، ويستشهد على ذلك بما ذكره شنوف "بأن الأشجار المصورة في رسومات الدير البحري هي من نوع بوسويليا كارتري، الذي هو بخور سهل ظفار"[٨٦]، وهي الرسومات التي وثقت البعثة الشهيرة للملكة حتشبسوت إلى بونت في العام التاسع من حكمها عام ١٤٩٦ ق.م عندما أرسلت الملكة حتشبسوت حملة بحرية مكونة من خمس سفن تحت قيادة القائد نحس إلى بلاد بونت لإحضار المنتجات والثروات الطبيعية من جبال هذه البلاد ومدرجاتها البعيدة[٨٧].

رابعاً: سفينة الألف الثالث في مجان .. الشواهد والدلالات

يمكن الاستدلال على طرق التجارة البحرية من خلال التعرف إلى المكتشفات الخاصة بصناعة السفن في مجان.

(٨٣) زارينس، **أرض اللبان**، ص٧٣؛
Cleuziou & Tosi, *In the Shadow of the Ancestors*, p.313.

(٨٤) الغساني، "**أرض اللبان في سلطنة عمان**"، ص٢٢٨.

(٨٥) كورنوول، بيتر، **دلمون تاريخ البحرين في العصور القديمة**، ترجمة محمد علي الخزاعي، البحرين، ١٩٩٩م، ص١٤٣-١٤٤.

(٨٦) كورنوول، **دلمون**، ص١٤٤.

(٨٧) عبدالعزيز صالح، **الشرق الأدنى القديم: مصر والعراق**، القاهرة: مكتبة الأنجلو، ١٩٧٩م، ص٢٠٧-٢٠٨.

إن الحديث عن سفن الألف الثالث قبل الميلاد يشوبه الكثير من الإبهام وعدم الوضوح، بسبب قلة المعلومات المتوافرة حتى الآن عن السفن القديمة في الشرق الأدنى. إلا أن نتائج الحفريات الحديثة في المنطقة تبدو مشجعة جدًا لتلقي الضوء على التصور الذي وضعه علماء الآثار لأشكال السفن التي كانت تبحر في المنطقة. فقد ذكرت بعض النصوص المسمارية سفن مجان، ففي عهد سرجون الأكادي (٢٣٧١ - ٢٣١٦ ق. م) تخبرنا النصوص بأن سرجون أجبر سفنًا من دلمون ومجان وملوخا أن ترسو في ميناء أكد(٨٨). وفي عهد الملك جوديا حاكم لجش (٢١٤٤ - ٢١٢٤ ق. م)، تذكر النصوص أيضًا أن مجان كانت من بين البلدان الأجنبية التي تجلب له الخشب بسفنها وحجارة إيزي، أي حجارة الديورايت(٨٩). إضافة إلى ذلك فهناك بعض النصوص التي تشير إلى نوع معين من السفن، وهي سفينة مجان التي كانت تصنع في بلاد الرافدين، حيث يرد نص يعود إلى السنة الخامسة من حكم أمارسين (٢٠٤٦ - ٢٠٣٨ ق. م) من جيرسو (GIR-SU) التي تعرف حاليًا بـ تلو، يذكر فيه توزيع الخبز على بناة السفن المجانيين(٩٠). وربما جُلِبَ هؤلاء الحرفيون إلى بلاد الرافدين بناء على طلب من القصر الحاكم خلال تلك الفترة.

(٨٨) بوتس، **الخليج العربي في العصور القديمة**، ص٢٤٠.

(٨٩) السابق، ص٢٤٩.

(٩٠) السابق، ص٢٥٢.

إن اكتشاف قرية رأس الجنز٢ في جنوب مجان قدم الأدلة المادية التي جسدت الصلات التجارية المبكرة لإنسان هذه المنطقة مع مراكز الحضارة القديمة في بلاد الرافدين ووادي السند، وهو ما يدل على أن المجتمعات الساحلية التي عاشت على سواحل خليج عمان وبحر العرب، كان لها دور فاعل في الاتصالات التجارية المبكرة، وهذا ما دفع بعض الباحثين مثل كلوزيو(٩١) إلى ترجيح أن تكون سواحل الجزيرة العربية، وخاصة الجنوبية الشرقية، من بين أكثر مجتمعات عصور ما قبل التاريخ معرفة بارتياد البحار، واستخدامها لأغراض التجارة الإقليمية(٩٢).

فقد حوت غرف البيوت الطينية المكتشفة في رأس الجنز٢، وحفريات المجمع البنائي على ألواح وكتل من القار يبلغ عددها ٣٠٠ قطعة، تضم أشكالاً وأحجامًا مختلفة أغلبها على هيئة ألواح يتراوح سمكها بين ٢-٣ سم(٩٣)، والتي ربما استخدمت في صناعة السفن المستخدمة في التجارة

(٩١) كلوزيو، "**تجارة العصر البرونزي**"، ص١٣٦.

(٩٢) أشار الأستاذ الدكتور سيرج كلوزيو، الذي امتد عمله رئيسًا لبعثة الآثار الفرنسية في جنوب مجان لأكثر من سبعة عشر عامًا، في أكثر من مناسبة علمية إلى طبيعة المجتمعات العمانية القديمة وعلاقتها الحضارية المبكرة، والتي يرى أنها من بين أوائل المجتمعات التي ارتادت البحار العميقة، عطفًا على كمية الأدلة الآثارية التي كشف عنها في تلك المواقع، مثل موقعي رأس الجنز ورأس الحد، والسويح والخبة والدفة وبندر الجديد، وهي مواقع لقرى ساحلية كان البحر مصدر رزقها، وقد استغلت هذه القرى مصادر البحر المتنوعة خير استغلال.

(93) Cleuziou & Tosi, "*Ra's al-Jinz*", p. 25.

البعيدة المدى بين مجان ومراكز الحضارة المجاورة. ويعتقد أن ألواح القار وكتله كانت تستخدم لطلاء السفن والقوارب، أو لسد الفراغات في تلك السفن المصنعة من الأخشاب ومن حزم القصب، فقد ظهرت على بعض قطع القار آثار طبعات حزم القصب والقش والحصر والحبال والعوالق البحرية، وفي بعضها تظهر بوضوح مجموعة من القصب المربوط وحبال وحصر منسوجة. وكانت حزم القصب تربط بعضها ببعض بصورة مجدولة بواسطة حبال من أغصان وخيوط شجر النخيل، وتظهر على شكل مجموعات منتظمة، اثنين أو ثلاثة في الحصر، وتحزم بعضها مع بعض لتشييد بدن السفينة. ويلاحظ أن الواجهات الخارجية الناعمة الملمس لا تحمل أي أختام (بصمات)، غير أنها تكون مغطاة بواسطة الحيوانات البحرية القشرية (البرنقيل) - وهي كائنات قشرية بحرية تعيش في مياه المحيطات- وهذه الكائنات البحرية وجدت مكتملة النمو، وهي البينة التي يرجح الباحثون من خلالها على وضعها في الماء لنحو أكثر من ثلاثة أشهر تقريبًا. وهو الأمر الشائع في الوقت الحاضر حيث تزال من أبدان السفن بصورة دورية منتظمة، حيث إن التصاقها في أبدان السفن يعمل على إبطائها وتقليل سرعتها[٩٤] (اللوحة رقم٢).

---

(94) Vosmer, T. "Model of a Third Millennium B.C Reed Boat based on Evidence from Ra's al-Jinz", *JOS* 11 (2000) pp. 150-151: Cleuziou & Tosi, "*Ra's al-Jinz*", p. 66;

كلوزيو، "**تجارة العصر البرونزي**"، ص١٤٧.

ويستخدم القار لسد الشقوق على أبدان القوارب المصنوعة من الحصير، وبين الحين والآخر، يكشط القار مرة أخرى من أجل عمل الملغم لسد الشقوق الجديدة. ويبدو أن القار كان سلعة ذات قيمة تجارية عالية للصيادين في رأس الحمراء وفي رأس الجنز٢، وأن أي قطعة يمكن التقاطها من أسلوب المعالجة يحتفظ بها لاستخدام آخر(٩٥). كما أن التحاليل الكيميائية التي أجريت على قطع القار المكتشفة أثبتت أن مادة القار استوردت من بلاد الرافدين، وربما من منطقة هيت في شمال بلاد الرافدين. كما بينت التحليلات الكيمائية بأنها احتوت على نسبة ٤٪ من الدهن الحيواني، ونسبة ٤٠٪ من مادة الكلس، بالإضافة إلى القش وأغصان الأشجار التي تكسب القار المرونة والمتانة اللازمتين لطلي السفن. وقد أرخت هذه القطع بنحو ٢٣٠٠-٢١٠٠ ق. م(٩٦).

وتفصح قائمة عثر عليها في مدينة جيرسو عن مواد وسلع سجلت خلال عام ٢١٠٠ ق. م في فترة حكم سلالة أور الثالثة، وقد ظل هذا النص مدة من الزمن يفسر على أنه النموذج الأمثل لصناعة سفن مجان في بلاد الرافدين، إلا أن الباحثين اتفقوا فيما بعد على أنه يستعرض قائمة من المواد المستخدمة في بناء نموذج لسفن مجان في بلاد الرافدين، تشتمل على كميات ضخمة من الأشجار والقصب والحبال والجلود والزيت والصوف والقار، وهي كما يفصح النص

(95) Cleuziou & Tosi, *In the Shadow of the Ancestors*, pp. 87-88.

(96) Vosmer, "*Model of a Third Millennium B.C*", pp. 149-150.

سفن ذات حمولات كبيرة للإبحار بها في مياه الخليج[٩٧] (اللوحة رقم٣).

وهناك قطع من كتل القار المكتشفة رغم قلتها أرخت إلى الألف الثالث قبل الميلاد في مواقع رأس الحمراء[٩٨] وأم النار[٩٩]. كما عثر على قطع من القار استخدمت لسد شقوق قوارب الحصير البحرية تَعود إلى أزمان مبكرة من الألف الخامس قبل الميلاد في موقع عين السيح في شرقي المملكة العربية السعودية والصبية ٣ في الكويت، وفي الطبقات السفلى من قلعة البحرين، التي ربما تعود إلى فترة الألف الثالث قبل الميلاد[١٠٠]. وهذا يوحي بأننا نتعامل مع تقنية ذات تاريخ بعيد في الخليج والبحر العربي، حيث تطورت في مراكزه الحضارية تقنيات الملاحة البحرية خلال أزمنة المستويات الدنيا للبحر في الفترة الباكرة والوسيطة لعصر الهولوسين. وربما كانت التجارة البحرية نشطة في الخليج خلال فترة الألف السادس قبل الميلاد أيضًا[١٠١].

(97) Cleuziou, S. & S. Mery, "In-between the great powers: The Bronze Age Oman Peninsula", in: *Essays on the Late Prehistory of the Arabian Peninsula*, ed. S. Cleuziou S. & M. Tosi and J. Zarins, Rome: Instituto Italiano per l'Africa e l'Oriente 2002, p. 3.

(98) Cleuziou & Tosi, *In the Shadow of the Ancestors*, p. 88.;

كلوزيو، "**تجارة العصر البرونزي**"، ص١٤٧.

(٩٩) التكريتي، "**أم النار**"، ص٥٦.

(100) Cleuziou & Tosi, *In the Shadow of the Ancestors*, p. 193.

(101) Robert Carter, "Boat Remains and Maritime Trade in the Persian Gulf During the Sixth and Fifth Millennia B.C," *Antiquity* 80 (2006) pp. 52-58.

ويبدو أن أشكال القوارب والمجسمات التي وردت إلينا من أختام البحرين، وكذلك مجسم الفخار الذي عثر عليه في موقع الصبية في دولة الكويت، وفي نقوش جبل الجساسية في دولة قطر، تمثل النماذج الأولى لأشكال السفن في منطقة الخليج(١٠٢). إن الرسومات الضئيلة على الأختام والمعثورات الأخرى للسفن لا تكفي لبيان الدور المهم الذي أدته هذه السفن في الحياة اليومية لهذه المجتمعات. ويبدو أن تاريخ استخدام السفن الخشبية في منطقة الخليج وسواحل بحر العرب قد عرف خلال فترة الألف الثالث، سواء أكانت هذه السفن محلية الصنع أو قادمة من أماكن أخرى من مراكز الحضارة في منطقة الشرق الأدنى القديم، كمراكز الحضارة في وادي السند ووادي الرافدين مثلاً. فقد ذكر أحد النصوص أن هذه السفن كانت ذات حمولة نقل تصل إلى نقل شحنة من النحاس تقدر بـِ (١٣،٠٠٠) (منّ) أي ما يعادل ٧,٥ طن تقريبا(١٠٣).

وباستطاعتنا الافتراض استنادًا على المعثورات التي اكتشفت في رأس الحمراء وعلى دلائل وشواهد موقع رأس الجنز٢، التي تعود إلى الألفين الرابع والثالث قبل الميلاد على التوالي، أن قوارب الحصير المبطنة بالقار، والسفن التجارية الخشبية التي تطورت خلال الفترات اللاحقة في الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد، كانت معروفة لدى مجتمعات

(١٠٢) رايس، **آثار الخليج العربي**، ص٤١١.

(١٠٣) الهاشمي، "**النشاط التجاري**"، ص٨٢.

السواحل الخليجية، ومستخدمة على امتداد الساحل العربي، حاملة البضائع والمسافرين. وأن ربابنتها وملاحيها استطاعوا ربط الشرق الأدنى بالهند من جهة، وجنوب الجزيرة العربية وشرق أفريقيا من ناحية أخرى[١٠٤].

كما يمكن ترجيح أن يكون منشأ أخشاب هذه السفن مراكز وادي السند الحضارية ممثلة في حضارة ملوخا، كما تذكر النصوص التجارية من بلاد الرافدين[١٠٥]، أو ربما تكون أخشابًا محلية المنشأ، كما مر بنا في نصوص بلاد الرافدين التجارية. فهي تذكر سفن مجان بصورة متكررة، كما أنها تذكر الأخشاب كأحد الواردات التجارية التي تجلب إلى بلاد الرافدين من الأقطار الواقعة على امتداد البحر السفلي، وهي المنطقة الواقعة أسفل بلاد الرافدين، بما فيها الخليج العربي وبحر العرب والمحيط الهندي. وبعض هذه الأخشاب

(١٠٤) كارتر، "**تتبع تجارة العصر البرونزي في الخليج العربي**"، ص١٢٤؛ كورنوول، **دلمون**، ص١٣٧-١٤١؛ فوسمر، توم، "بناء مراكب القصب في العصر البرونزي المبكر في بحر العرب"، **آثار الإمارات العربية المتحدة**، بحوث المؤتمر الدولي الأول لآثار الإمارات العربية المتحدة، تحرير: دانيال بوتس وحسن النابودة وبيتر هيلبر، لندن: ترايدنت برس، ٢٠٠٣م، ص١٥٢.

(١٠٥) تذكر نصوص بلاد الرافدين التجارية، أن هناك نوعًا من الأخشاب النادرة كانت ترد من ملوخا، كما أن هناك نوعية أخرى من الأخشاب تصدر من مجان. انظر:

Weisgerber, G & L. Willies, "Dilmun. A Trading Entrepot: Evidence from Historical and Archaeological Sources", in: *Bahrain Through the Ages*: the Archaeology, H. Ali Al Khalifa and Michael Rice, eds., London 1986, p. 138.

تسمى بمصطلح يستعمل عادة لخشب الأرز[١٠٦]. ويفترض بعض الباحثين بأن هذا المصطلح أعطى استحساناً لنوع من التيك (الساج) المقاوم للاهتراء، والمجلوب من جنوب غرب الهند لاستخدامه في صناعة السفن الخشبية خلال تلك الفترة[١٠٧]. تجدر الإشارة إلى أن تجارة وادي السند من الأخشاب إلى مجان وبقية مناطق الخليج العربي استمرت خلال الفترات التاريخية اللاحقة، لذلك فهي من المصادر التقليدية للتجارة البحرية مع الخليج العربي والجزيرة العربية[١٠٨](اللوحة رقم٤).

يتضح من العرض السابق استخدام الطريقين البري والبحري في نقل تجارة النحاس واللبان والبضائع الأخرى من مجان إلى مناطق الاستهلاك الرئيسة في بلاد الرافدين والشام، وربما إلى مصر عبر البحر الأحمر. ويبدو أن الطرق البرية شهدت البدايات المبكرة لازدهار التبادل التجاري الدولي، وكانت تشكل نواة تبلور الطرق الرئيسة في نقل البضائع واستيرادها فيما يختص بمجتمعات مجان. ولكن بعد ازدهار التجارة الإقليمية وزيادة الكميات المصدرة

(106) Vosmer, "*Model of a Third Millennium BC*", pp. 153-154;

كورنوول، **دلمون**، ص١٥٢.

(١٠٧) كورنوول، **دلمون**، ص١٥١-١٥٢؛

Cleuziou & Tosi, *In the Shadow of the Ancestors*, pp. 193-194.

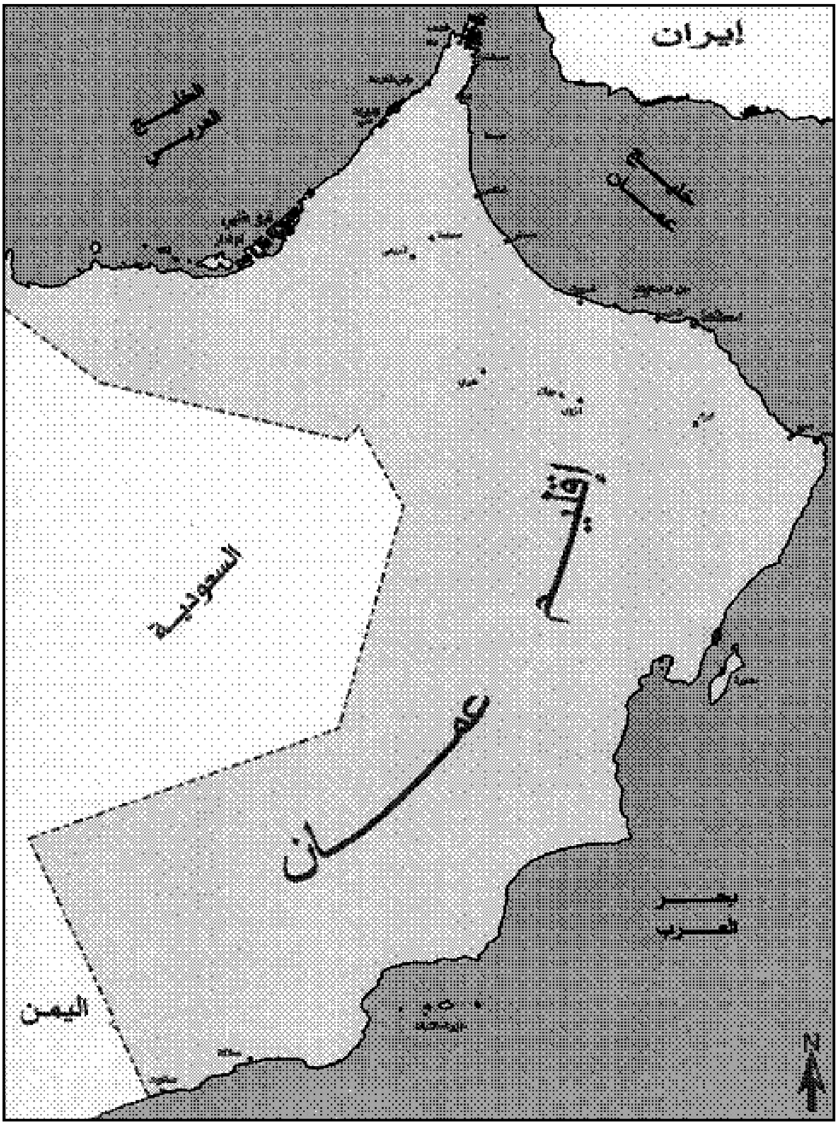
(١٠٨) حمد محمد بن صراي، **العلاقات الحضارية بين منطقة الخليج العربي وشبه القارة الهندية وجنوبي شرق آسيا**، الرياض: الجمعية التاريخية السعودية، ٢٠٠٦م، ص١٤٤-١٤٥.

والمستوردة، خاصة فيما يتعلق بخامات النحاس، تطورت الطرق البحرية وفي المقابل تراجعت الطرق البرية عن الصدارة. وربما يعود السبب في ذلك إلى تطور صناعة السفن وقدرتها على شحن الحمولات الضخمة، إضافة إلى العوامل أخرى مثل قلة الضرائب المطلوب دفعها على البضائع، وكذلك سرعة النقل البحري. ولعل أحد أهم العناصر يتمثل في توافر عنصر الأمن وعدم خوف التجار من تعرض تجارتهم للنهب والسرقة من الكيانات والقبائل المحلية على طول الطريق البري.

ويلاحظ أن طرق التجارة البرية في مجان تأثرت مثل غيرها من طرق التجارة في العالم القديم بالعوامل السابقة، وأن الطرق التجارية التي تطورت خلال فترة الدراسة ازدهرت ونشطت خلال الفترات التاريخية التالية لتصبح طرق التجارة الرئيسة التي تقطع جنوب الجزيرة العربية باتجاه الشمال والغرب وبالعكس. ومن الملاحظ أن مواقع القرى والواحات في شمال مجان وجنوبها تتوزع حول خطوط طرق التجارة الداخلية، وهي تمثل في أغلب الأحيان النهايات أو محطات التقاء الطرق التجارية بين الشمال والجنوب، وبين الشرق والغرب، وهذه الميزة الإستراتيجية تُعد عاملاً حيويًا أسهم بشكل ملحوظ في ازدهار هذه المواقع، خلال فترة الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد. وعلى الرغم من التأثير القوي لبعض العوامل على طرق التجارة في مجان، ما يؤدي إلى تدهورها، فإنها لا تلبث أن تعود للازدهار مرة

أخرى. أما في المناطق الشمالية والوسطى من مجان فإن الطرق ربما ظلت بمنأى من تقلبات النواحي السياسة أو الأمنية أكثر منها في الجنوب، حيث الحالة كانت شديدة التأثر بحالة المجتمعات الرعوية، أو البدوية، التي أخذت في التبلور خلال أواخر فترة الألف الثاني وبدايات الألف الأول قبل الميلاد.

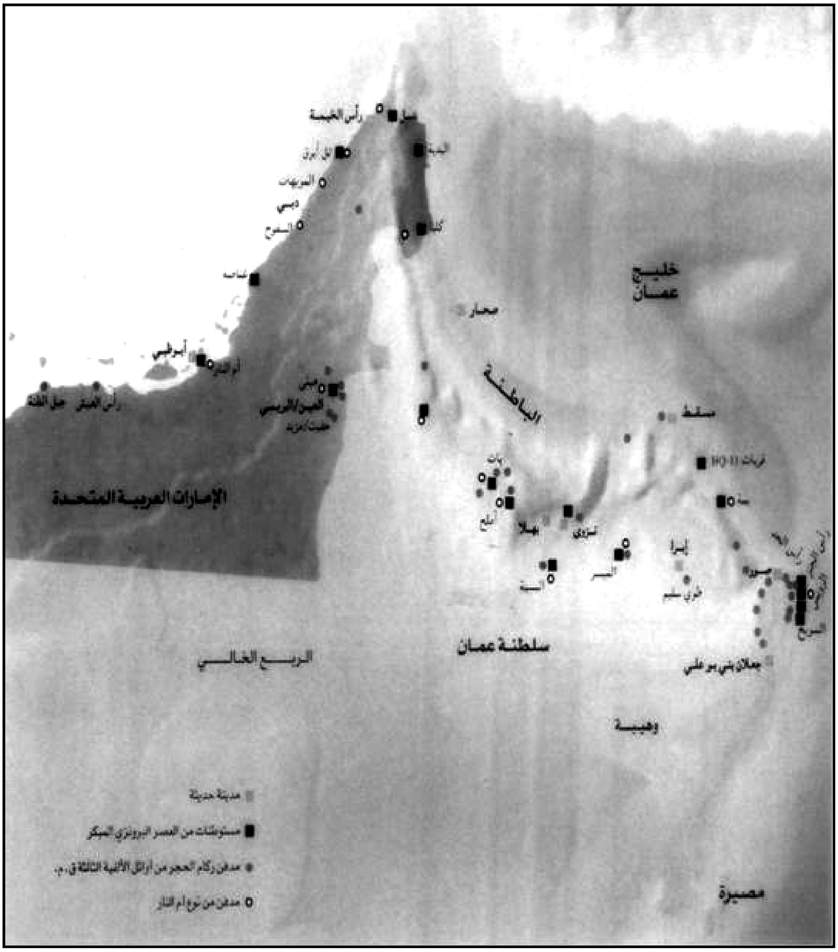
الخرائط واللوحات



الشكل رقم (١)

إقليم عمان الذي يضم سلطنة عمان ودولة الإمارات العربية المتحدة موضوع الدراسة

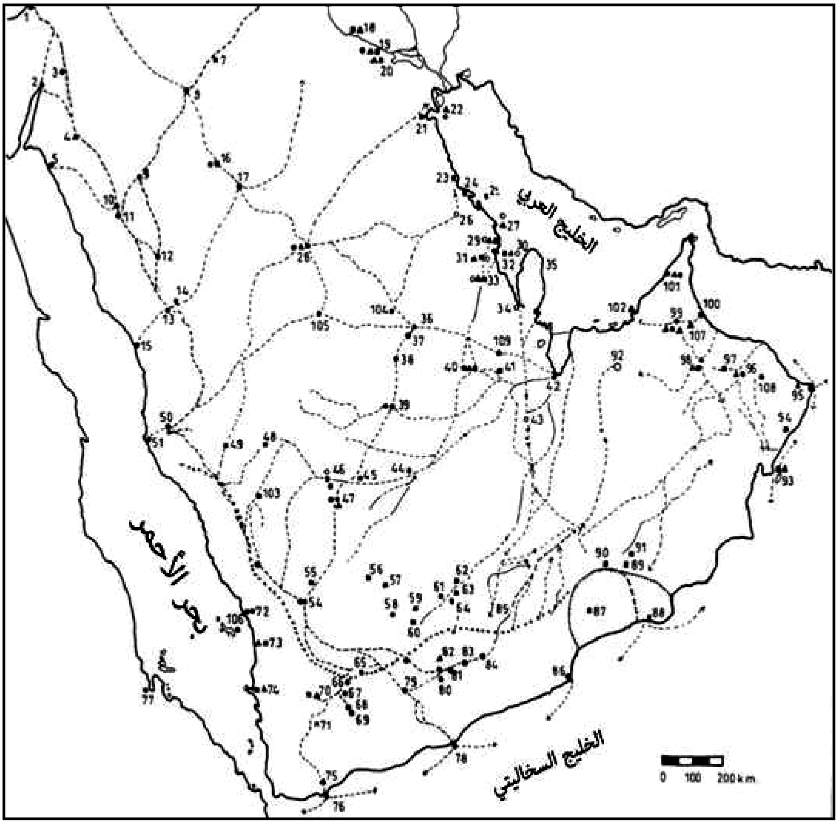
(المديلوي، **ثقافة جمدة نصر**، ص٣٤٩)



(الشكل رقم٢)

توزع مواقع الألف الثالث قبل الميلاد في مجان

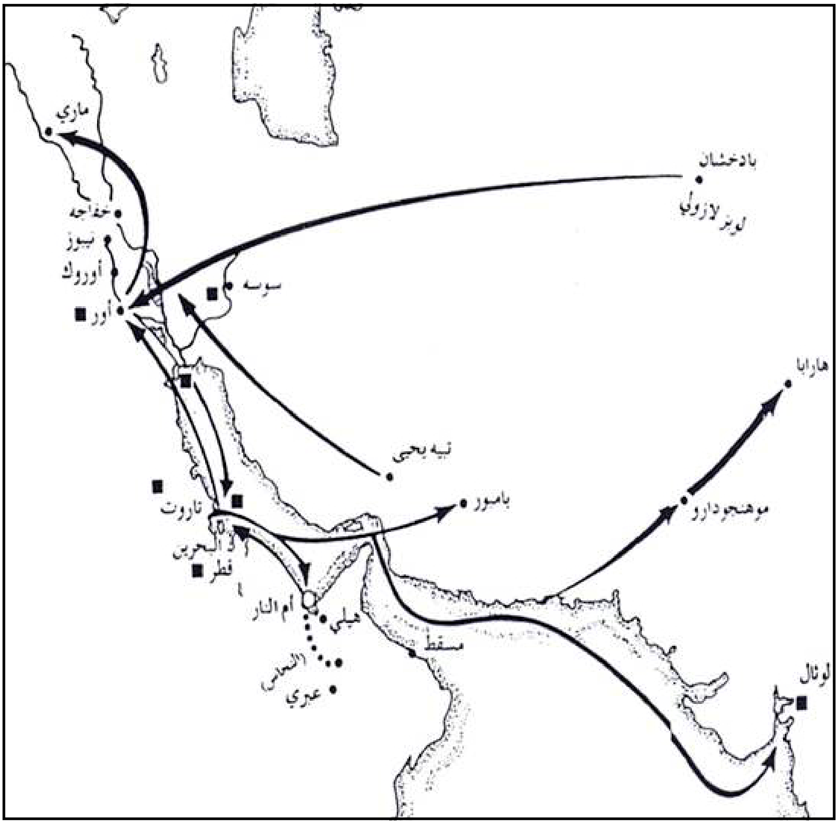
(كلوزيو، "**تجارة العصر البرونزي**"، ص١٣٤)



الشكل رقم (٣)

الطرق التجارية البرية والبحرية التي عرفت في الجزيرة العربية منذ العصر الحجري الحديث حتى العصر الإسلامي

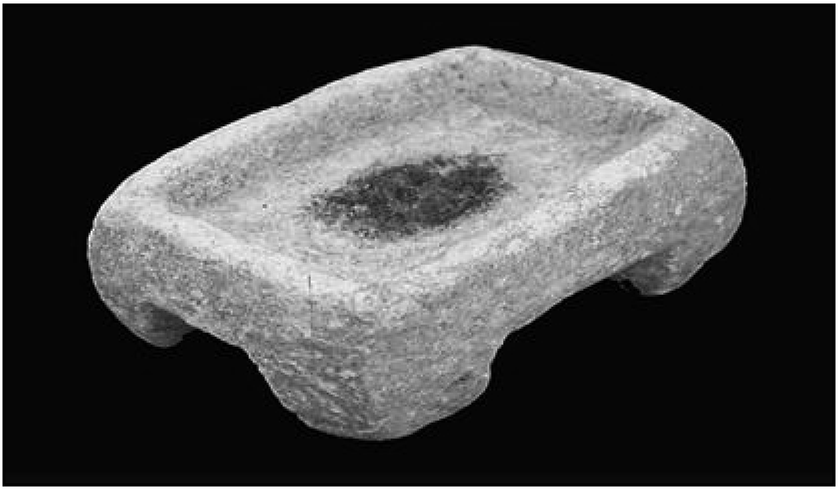
(زارينس، **أرض اللبان**، ص١٣٩)



الشكل رقم (٤)

الطرق البحرية والبرية التي عرفت في منطقة الشرق الادنى خلال فترة الألفين الثالث والثاني قبل الميلاد

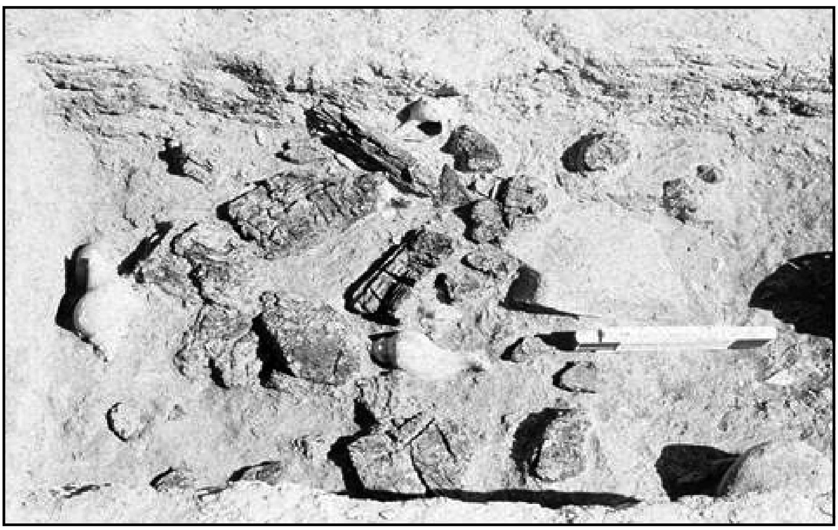
(رايس، **آثار الخليج العربي**، ص ٣٨٢)



اللوحة رقم (١)

المبخرة الحجرية التي عثر عليها في موقع رأس الجنز٢ والتي تعود إلى نحو ٢٢٠٠ق.م

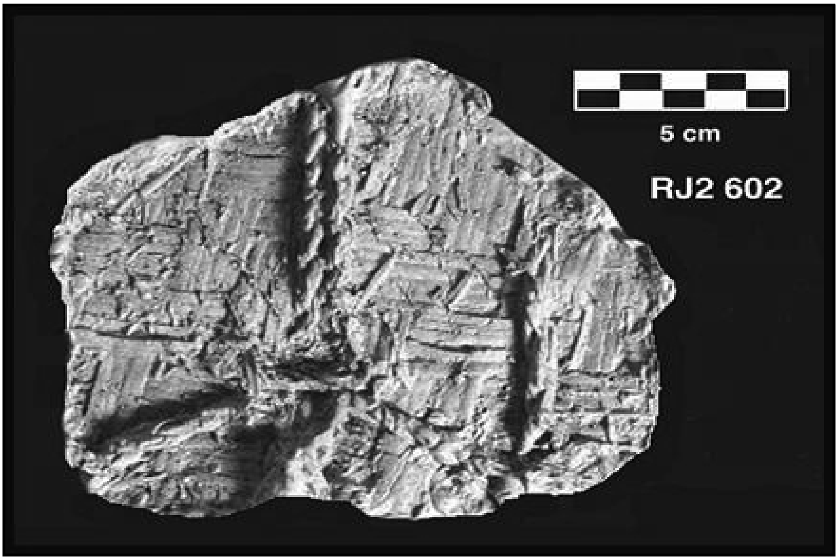
(Cleuziou & Tosi , *In the Shadow of the Ancestors*, p.234)



اللوحة رقم (٢)

قطع القار المستوردة من بلاد الرافدين عثر عليها في إحدى غرف البيوت في موقع رأس الجنز٢

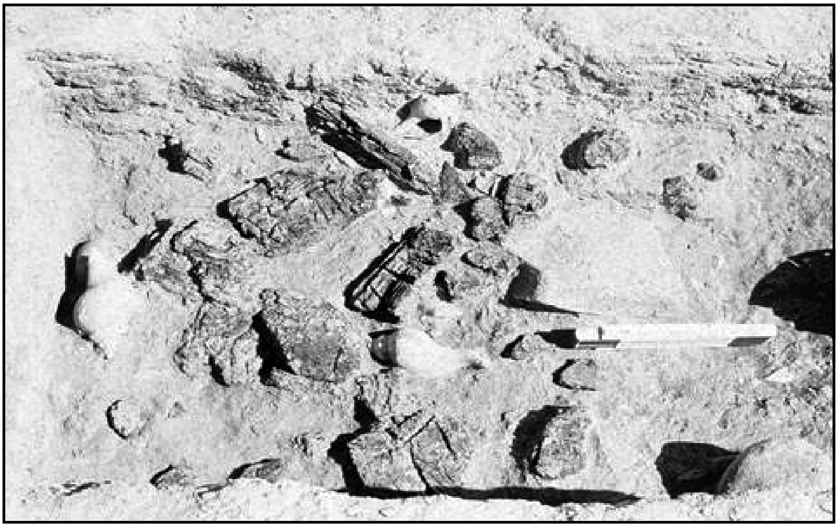
(Cleuziou & Tosi, *In the Shadow of the Ancestors*, p.187)



اللوحة رقم (٣)

قطعة من القار عثر عليها في موقع راس الجنز٢ وتبدو طبعات الحبال عليها

(Cleuziou & Tosi, *In the Shadow of the Ancestors*, p.188)



اللوحة رقم (٤)

نموذج لقارب من الفخار ويُعد أقدم نموذج. عثر عليه في موقع الصبية في دولة الكويت (الدويش، سلطان مطلق، "**مكتشفات الصبية من الألف الخامس قبل الميلاد**"، الندوة الأولى لآثار دول المجلس التعاون الخليجي، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، دولة الكويت، ٢٠٠٣م، ص١٥٧)